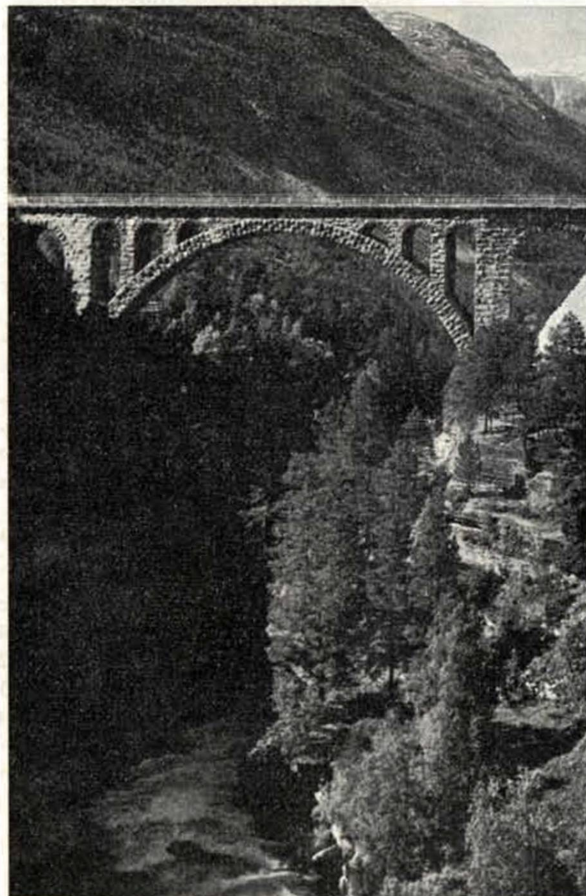
INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

25a jaro Septembro/Oktobro 1973 N-ro 5



Transiro

de somero

al vintro

Kylling ponto, laŭlonge de la fervojo Dombås—Åndalsnes, Norvegio. (Bildkliŝo: NSB, Oslo)



LA 26a KONGRESO DE IFEF EN TARRAGONA

KONGRESEJO: Sindikata Restadejo de Edukado kaj Ripozo TARRAGONA.

KONSTANTA KONGRESA ADRESO: 26a IFEF KONGRESO DE ESPERANTO, Ronda S. Antonio 46, 2º, 4a — BARCELONA 11

———

KONGRESKOTIZO:
Ĝis 31-1-74: 600 pesetoj
post 1-2-74: 800 pesetoj
Familianoj, pensiuloj kaj gejunuloj ĝis 20 jaroj: la duonon.
Simpatiantoj: minimume 100 pesetoj.

———

LOKA KONGRESA KOMITATO:
Prezidanto: Ramon Gimenez, Vicprezidanto: Jose Cerezo, Sekretario: Rafael Devis, Kasisto: Santiago Vidal, Loĝejoj: Carlos Virumbrales, Ekskursoj: Jose Molina, Informa servo: Jose Oliveras, Libroservo: Paquita Iruega, Helpantoj: Enrique Perez, J. Rodriguez, Gonzalo Garcia Alvaro, Ramon Munera, J. Navareno, F. Alberich, J. Sanchez.

———

KASISTA ADRESO: 26a IFEF-KONGRESO DE ESPERANTO CENTRAL-BANK. Agencia 19, — Avda. Jose Antonio no. 780, Konto 3538/50. — BARCELONO 13.

PROVIZORA PROGRAMO
VENDREDO 10/5. Gazetara konferenco Kunveno IFEF-estraro kaj LKK.
SABATO 11/5. Akcepto de gekongresanoj. Interkona vespero.
DIMANĈO 12/5. Ekumena diservo. Solena malfermo. Komuna fotografado. Urba rondveturado. Folklora vespero.
LUNDO 13/5. Estraro-Komitat-kunsido. (Ne publika) Estraro-Komitat-kunsido. (Publika) Komisionaj kunsidoj. Fakprelego. Bankedo kaj internacia balo.
MARDO 14/5. Komisionaj kunsidoj. Akcepto en la Urbodomo. Duontaga ekskurso al Villanueva kaj Sitges. Arta vespero.
MERKREDO 15/5. Unua plenkunsido. Duontaga ekskurso al Tortosa kaj rivero Ebro. Forumo libera diskutado en la teraso de la Kongresejo.

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

ĴAŬDO 16/5. Dua plenkunsido. Piedpilkmaĉo, konkursoj k.t.p. Junulara vespero.

VENDREDO 17/5. Tuttaga ekskurso (Montserrat, S. Sadurni (keloj), Valls, Santas Creus,) Fermo de la Kongreso.

————————

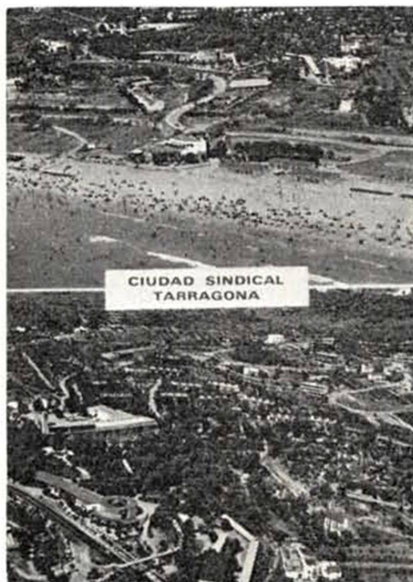
LKK anoncas ke post konsulti kun la esperantistaro de Barcelona kaj Calella oni preparas interesan POSTKONGRESON por la tagoj 18-19- kaj 20-5. Vizitoj al la bela marbordo «COSTA BRAVA», urbo BARCELONA ktp. Loĝejoj en la bela urbo CALELLA. Plurajn detalojn en venonta IF.

Iom pri la Kongresurbo de la 26a Kongreso-Tarragona

Kvankam la origino de Tarragona estas ibera, kaj poste ĝi estis vizitata de la grekoj, kiuj okupis ĝin dum pluraj jaroj, la urbo atingis gloron kiam la roma generalo Scipiono faris ĝin centro de siaj militadoj kontraŭ la kartaganoj. De tiam la famo de Tarragona kreskis pli kaj pli, kaj ĝi ludis gravan rolon en la hispana civilizacio; ĝi estis ĉefurbo de la roma Hispanujo.

Diversaj muzejo de Tarragona, kiuj konservas relikvojn el la plej brilaj epokoj de ĝia historio, kaj multnombraj restaĵoj, veraj monumentoj, plejparte el la roma epoko, parolas al ni pri la historio de tiu bela urbo kaj ties provinco. Ĝi estas aŭtentika urbo-muzeo, kiu konservas ekstere ordinarajn monumentojn romajn kaj de la mezepoko. La muregoj, ĉirkaŭitaj tri flankojn de la urbo apartenas al la III-a jarcento antaŭ K. De la amfiteatro konserviĝas parto de la galerio fosita en monteto, kun la volboj, kiuj ĝin tenas; ankaŭ konserviĝas restaĵoj de la Cirko, la Pretorio, la Forumo k.a.

Por kiuj interesiĝas pri la arto, meritas specialan atenton la Katedralo, grandioza konstruaĵo mezepoka, kies konstruado komenciĝis je la fino de la XII-a jarcento kaj finiĝis meze de la XIV-a. Ĝi apartenas al la transiro de la romanida al la gotika stilo, kio donas al la tuto ekstereordinaran grandecon La interno estas latinkruca kun tri majestaj gotikaj navoj; la absido kaj la suba parto de la transepto estas romanidaj. En ĝi elstaras la ĉefaltaro, unu el la plej bonaj ekzempleroj de la florumita gotika arto kataluna.



Tarragona situas sur monteto 70 metrojn alta, kaj ĝi estas dividita en du partoj; Kontraste al la malnovaj kvartaloj kun stratoj de tiel intenca tipeco, kiel tiuj de «Portal del Carro», «Vederio», «Escribanías» Patriarca» ktp., en la centro de la urbo, la «Rambla del Generalisimo» estas tipa promenejo, kiu fini-

ĝas je la Balkono de la Mediterraneo. La modernega placo «Jacinto Verdaguer», la «Rambla de San Carlos», la «Via del Imperio» la placo «Imperial Tarraco» nodo de ĉiuj komunikiloj... La moderna urbo duobliĝis en la lastaj dudek-kvin jaroj. Direkte al Barcelono kaj al la interno de la duoninsulo, la modernaj loĝo-kvartaloj sinsekvas en konstanta vastiĝo. Ege interesa estas ankaŭ la vizito al la tipa mara kvartalo de Tarragona, — El Serrallo —; la alveno de la fiŝkapta ŝiparo kaj la aŭkcio de la fiŝoj en «Lonja» (Borso), meritas nian viziton.

Tarragona, enirejo de la duoninsulo vidis multajn gentojn trapasi ĝian teron. La provinco Tarragona apartenas al la kataluna regiono, situanta — en la Mediterranea marbordo, ĝi estas la plej suda provinco de Katalunujo; ĝiaj limoj estas Barcelona, Lérida, Castellón, Teruel kaj Zaragoza provincoj. Laŭ ĝia klimato kaj geografio oni povas konsideri ĝin dividita en du zonoj; — tiu de la marbordo ekde Cunit ĝis la enfluejo de la rivero Cenia, kaj tiu de la interno en kies montara kaj neregula tero alternas montoj kaj montetoj kun fruktodonaj valoj kaj interkrutaĵoj.

La marborda zono, preskaŭ 212 km. longa, estas sinsekvo da plaĝoj kun subtila sablo; la maro ĉiam blua kaj trankvila... El la interno, pejzaĝoj kun nuancoj de brilega suna lumo al kiuj la siluetaj figuroj de la karobujoj, viteloj, avelujoj, migdalujoj kaj olivujoj donas helenajn gravecojn kaj gracion. La provinco estas ĉefe agrikultura kaj ĝin konsistigas riĉaj distriktoj de tre difinita fizionomio.

Ne nur la ĉefurbo, sed ankaŭ la provinco enhavas multajn historiajn memoraĵojn, inter kiuj elstaras la «Tombo de la Scipionoj» je 6 km. de la ĉefurbo, verko — plej eble — de la I-a jarcento; la «Arko de Bará», kiu sendube estas la plej bela romanida triumfarko de Hispanio, konstruita en la II-a jarcento pro ordono de Trajano, ĝi situas je 20 km. de Tarragona; la akvedukto nomita «Puente del Diablo» konstruita — plej eble — je la epoko de Trajano. Ĝi konsistas el duobla arkaro kaj estas 217 m. longa.

Tre gravaj estas la monaĥejoj dediĉitaj al Sankta Maria de Poblet, kaj tiu de «Santas Creus», pri kiuj ni parolos aparte.

Parto de la urbo Montblanch estis deklarita Nacia Monumento, ĝi estas la mezepoka urbestraĵo plej bone konservata en Katalunujo. Reus, Tortosa, Vendrell ... meritas specialan atenton.

Ĉar ankoraŭ restas multo dirinda pri Tarragona — urbo kaj provinco — ni esperas en venontaj numeroj de nia revuo kompletigi la informadon pri tiu bela urbo, gastigonta venontjare, la 26-a IFEF-Kongreso.

Inés Gastón.

La Kongresejo por la 26a IFEF-Kongreso

Ĉar preskaŭ ĉiuj gravaj agadoj de la 26-a IFEF-Kongreso okazos en la kongresejo, la plej interesa sciigo por estontaj kongresanoj, laŭ LKK, estas kiu donas detalojn, apartaĵojn kaj apartecojn pri ĉi tiu kongresejo.

Situata apud belega mediterranea marbordo je 3 Km. de la urbo Tarragona(la Nacia Sindikato posedas restadejon por ke siaj membroj kaj iliaj familianoj povu ĝui ripozajn ciklojn kaj somerajn feriojn. En siaj modernaj instalaĵoj kaj en la grava konstruaĵo (kiu konsistas de du etaĝoj, la restadejo disponigas: grandan halon kiu kapablas enhavi 800 personoj; bibliotekon; ripoz-ĉambron; trinkejon,

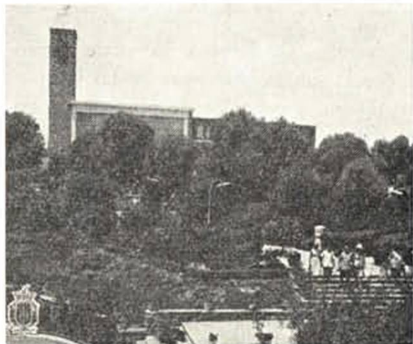
kafejon; manĝoĉambron; akceptejon kaj aliajn utilajn ejojn.

La loĝejoj, propre dirite, estas situataj ĉirkaŭ la ĉefa konstruaĵo kiu formas la restadeja kerno; konsistas el unuetaĝaj dometoj por 4 aŭ 6 personoj kaj siaj dorm-ĉambroj nur por 2 personoj. Ĉiu dometo estas ĉirkaŭata de ĝardenoj kaj arbetoj, sekve en ĉi kongresejo ne estos amasloĝejo.

La plej grava kaj malfacila celo por LKK, estis atingi de la sindikataj aŭtoritatuloj de Madrido la necesajn permesojn por utili ĉi tiun restadejon kiel kongresejo dum la 26-a IFEF-Kongreso. Plenumataj niaj deziroj, ni jam povas oferi ĉi belegan lokon al la kongresanoj.



La kapablo de la restadejo dum somero estas por 1.000 personoj, sed dum monato majo nur kapablas enloĝi 500 personojn pro siaj servoj. La restado estas tre malmultekosta: dormado, matemanĝo kaj du manĝoj tage, kostas 200 aŭ 240 pesetoj po persono, kondiĉe ke ĉiu residanto purigu kaj aranĝu sian dormejon.



LKK esperas ke ĉi tiu favoraj kondiĉoj pri loĝado estu bone ricevitaj da la kongresanoj kaj ni ne dubas ke la restado en la kongresejo estos tre agrabla por vi ĉiuj.

Por tiuj kiuj estu interesitaj por havi aliajn specialajn loĝadojn, ni antaŭdonas la sciigon ke laŭlonge de la vojo de la kongresejo ĝis Tarragona oni trovas multajn hotelojn kaj spesialajn loĝejojn de diversaj klasoj. En la kongresa aliĝilo estas aliaj detaloj pri ili.

Inter la kongresejo kaj la centra urbo Tarragona ekzistas aŭtobusa linio, tamen ni intencas plibonigi tiun aŭtobusan servon por ke kongresanoj povu translokigi sin pli facile.

Pro la tre malmultekostaj kaj favoraj kondiĉoj pri loĝado kaj restado LKK esperas ke la 26-a Kongreso en Tarragona estos vizitata de multegaj gesamideanoj.

Barcelono, Aŭgusto 1973

LKK por la 26-a kongreso de IFEF.

Inĝ. Ludoviko Sekereŝ:

INTEGRA TRANSPORTO

Fakprelego dum la Universala Kongreso en Beograd.

Konate estas, ke la kunligo de diversaj lokoj, la produktado kaj la distribuo de produktaĵoj evoluigis la trafikon. La ŝiptrafiko datas plurajn jarcentojn, la fervoja trafiko iom pli ol unu jarcenton.

La evoluo de pli junaj transportiloj sur ŝoseo kaj aero esence ŝanĝis la rolon de malnovaj transportiloj favore al tiuj pli

novdataj. Oni do komencis paroli pri la modernigo. Ĉe fervojo, la modernigprocedon la simpla observanto vidas kaj perceptas nur per apliko de pli fortaj lokomotivoj, respektive vagonoj. Nur iom pli bona konanto komprenas, ke la anstataŭo de reloj per pli fortaj, la anstataŭo de mekanikaj signaliloj per lumsignaliloj kaj la elektrifado de relvojoj prezentas eĉ pli grandskalan modernigon ol tiu de veturiloj.

Paralele kun tiuj videblaj modernigoj, la varmanipulado stagnis ĝis antaŭ unu jardeko, en pli evoluitaj landoj eble iom malpli. Por ŝiptrafiko oni konstruis havenojn, ĉe fervojo staciojn, en kies kadro la varmagazenoj ludis la ĉefan rolon. La primitiva vartransporto devigis la varproduktanton aŭ liveranton, respektive la utiliganton de fervoja transporto paki unue sian ekspedotan varon, enŝarĝi ĝin sur iun veturilon, transporti ĝin ĝis la magazeno de stacio kaj tie elŝarĝi ĝin. La postan manipuladon per varoj transprenis la fervojo. Ĝi enŝarĝis, transportis kaj elŝarĝis la transportitan varon en la destinstacio. Tie la adresato denove enŝarĝis la varon en sian aŭ luitan transportilon, transportis ĝin ĝis sia hejmo aŭ magazeno kaj elŝarĝis.

La analizoj pri primitiva vartransporto montris, ke el tuta tempo por vartransporto 40 — 70 % necesas por manipulado, ke la manipuladkostoj estas en la sama proporcio kun la tuta transportokosto, kaj ke la bona pakado de varoj por preventi difektojn kaŭzas kromajn kostojn. Cetere, la pezunuo, per kiu la magazenisto kapablas manipuli ĉu permane aŭ per ĉareto estas proksimume 50 — 60 kg po pecaĵo.

Rezulte de tio, interne de la fervojo la unua raciiga paŝo estis la konstruo de industriaj trakoj de stacioj ĝis fabrikoj aŭ entreprenoj. Sed la utiligantoj de transporto ĝenerale serĉis tiajn transportilojn kaj sistemojn per kiuj ili pli rapide kaj pli sekure povas liveri la produktitajn varojn al konsumantoj. Simile al industriaj trakoj tiel evoluis ĉe la ŝosea trafiko la transportosistemo «de pordo al pordo».

La du raciigaj tendencoj en fervoja kaj ŝosea trafikoj evidente montris, ke la utiligantoj de transporto estas nur grava ĉenero en kadro de transportprocedo, sed la portantoj de transportoĉeno de produktejoj ĝis konsumejoj estas la transportistoj kiuj devas adaptiĝi al bezonoj de siaj klientoj. Ili devas zorgi pri la anstataŭo de manlaboro per mekanika, ili devas zorgi pri taŭgaj transportiloj por diversaj pecaĵ- kaj amasvaroj, kaj ili devas zorgi por organizi la kompletan transporton per minimumaj transportokostoj. Alivorte, la racian varmanipuladon oni devas solvi per integra transporto. Ni vidu do, la ĉefajn trajtojn de moderna varmanipulado.

1. *Paledizado*

La apliko de diversaj leviloj kaj ĉaroj por redukti la manlaboron estas jam delonge kontataj. Sed en la pecaĵmanipulado ili fariĝis plensignifaj per enkonduko de paledoj. Egale ĉu temas pri plataj aŭ ujopaledoj, la transporto de varoj sur ili ebligis transporton sen rekta manipulado per varo. Tio estis granda evento, ĉar

— oni ne manipulas per varoj sed per paledoj, kiel plej universala ŝarĝadunuo, egale taŭga por transportado kaj por stokigo,

— la difektoj fariĝis minimumaj,

— eĉ la adaptita pakado reduktis la pakadkostojn,

— la pezunuo estis pligrandigita ĝis 1000 kg,

— oni povas stoki la paledojn unu super la alia kaj per tio pli racie

eluzi la spacon kion okupas la paledo ĉu en magazeno, ĉu en veturilo. Grava momento estas ankaŭ tio, ke la paledojn povas transporti ĉiuj transportiloj. Tio ebligas kombinitan transporton sen detruo de raciigaj faktoroj kiujn la paledoj ebligas.

La Jugoslaviaj fervojoj komencis apliki la paledan sistemon kaj entreprenis paŝojn por ilia pli vasta enkonduko kaj apliko en la jaro 1964. Ĝi devis fari tion pro tio, ĉar multaj entreprenoj konsideris la enkondukon de paledizado kiel interna klopodo de fervojoj kaj ne komuna raciiga paŝo en vartransporto.

Fine de la jaro 1972 estis resumitaj la spertoj pri paledizado. Sendube oni konstatis rezultojn, sed ankaŭ mankojn. Ĝenerala konstato estas, ke la enkonduko de paledizado ne bezonis esenciajn adaptojn ĉe varmagazenoj. Pli konsiderindaj investoj estis por ĉaroj kiuj postulis platajn platformojn interne kaj ekster la magazenoj, aliflanke por la paledoj mem. Plej bedaŭrinda afero estas, ke la aplikataj paledoj ĉe entreprenoj ne estas laŭnormaj kaj servas nur por interna uzo. El pli ol 600.000 paledoj per kiuj ili manipulas, oni kalkulas apenaŭ per 50.000 normigitaj paledoj, dum la fervojoj posedas 57.000. Kun ujopaledoj la situacio estas ankoraŭ pli malbona. Kompreneble tio malhelpas la senperan pecaĵtransporton interne de Jugoslavia Paleda Poulo (JPP) kaj tiu eŭropa, ĉar jen al fervojoj ŝuldas la entreprenoj normigitajn paledojn, jen la Jugoslaviaj fervojoj ŝuldas al najbaraj fervojoj. Konsekvence de tio, se oni en Jugoslavio volas atingi ekonomian vartransporton, oni devas unue likvidi la eksternormajn paledojn, poste venas la organizaj formoj.

2. *Konteneroj*

Kiam en Eŭropo komence de la kvindekaj jaroj per neimagita rapideco disvastiĝis la paledizado, oni parolis pri la «tria revolucio en la vartransporto». Sed apenaŭ pasis 15 jaroj, en la jaro 1965, kaj precipe 1966, oni komencis per intensa apliko de konteneroj. Simile al paledoj, ankaŭ la konteneroj, tiuj grandaj kestoj el ligno, plado, plastiko kaj alia materialo ankoraŭ pli kontribuis al kombinita transporto. Laŭ speco de transportotaj varoj estas konstruataj diverstipaj konteneroj, ekzemple ujo-, cisterno-, termoskonteneroj ktp. La konteneroj por transmara transporto estas nomataj transkonteneroj.

La kontener-sistema transporto diferencas laŭ teknikaj kaj teknologiaj solvoj, same laŭ ekspluataj afektoj kiujn oni atingas kompare kun paledoj. Per konteneroj la vartransporto de produktejo ĝis konsumejo estas senpera, sen ia ajn transŝarĝo aŭ tuŝo de varo eĉ se oni aplikas plurajn transportilojn. Oni manipulas simple nur per kontenero, kies ŝarĝado sur transportilon, depreno aŭ transŝarĝo daŭras proksimume nur 3 minutojn kompare kun klasika, kiu daŭras plurajn horojn. La pezunuo pligrandiĝis jam al 30 tunoj. Oni povas ŝpari eĉ 80 % de pakadkostoj, dum la difekto de varo povas okazi nur se la kontenero mem grave difektiĝas. Cetere, la kontenero estas magazeno por si mem.

3. *Terminaloj*

La evoluo de integra transporto altrudis la konstruon de specialaj kontenerbazoj, nomataj terminaloj. Per nekredebla intenso oni konstruas ilin sur renkontiĝpunktoj de pluraj trafikvojoj, kiaj estas la maraj kaj riveraj havenoj, kaj sur kontinento la fervojnodoj. La terminaloj estas speciale ekipitaj instalaĵoj por kompleta manipulado per konteneroj, respektive por transŝarĝo de konteneroj de unu speca transportilo al alia. Ekzemple, de

ŝipo al fervoja veturilo aŭ inverse, de ŝosea veturilo al fervoja, al ŝipo, al aviadilo, aŭ nur stokigo en deponejo. Depende de tio kiaspeca trafikilo ludas la ĉefan rolon en integra transporto, oni distingas fervojan, havenan kaj aerodroman terminalon.

3.1. *Fervoja terminalo*

Laŭ ĝia nomo evidentas, ke la ĉefa tasko de fervoja terminalo estas la transŝarĝo de konteneroj de fervojaj veturiloj al ŝoseaj transportiloj, t.e. kamionoj kun aŭ sen postveturiloj. Oni subkomprenu ĉiam ankaŭ la inversan kontenermanipuladon de ŝoseaj veturiloj al fervojaj.

Komence oni lokigis la fervojajn terminalojn apud la ekzistantaj varmagazenoj. Sed montriĝis, ke por terminaloj bezonas ĝenerale multe pli granda spaco. Laŭ akiritaj spertoj oni nun konstruàs du relparojn en fervojaj terminaloj, kies longeco konformas al longeco de kompleta kontenertrajno. Se ekzemple, la kontenertrajno konsistas el 20 platvagonoj po 15 m longaj, tiam kun lokomotivo kaj rezerva spaco la longeco de unu trako estas LT = 20 x 15 + 25 + 10 = 335 m. Ambaŭflanke aŭ inter tiuj du trakoj estas samlongaj ŝoseoj kaj super ĉiuj movebla, 18 — 27 m longa portala levilo por kontenermanipulado. Konsista parto de terminaloj estas ankaŭ la kontenerdeponejo por provizora deponado de konteneroj. La larĝeco de tiu deponejo dependas de tio, ĉu la kontenerojn oni deponas laŭlonge aŭ laŭlarĝe. Oni ne forgesu ankaŭ la bezonatan spacon inter la unuopaj konteneroj aŭ kontenerstokoj por manipulanto kiu priservas la kontenermanipuladon.

La kompleta kontenermanipulado konsistas el jenaj eroj:

1. Unue oni devas ebligi la eniron de kontenertrajno al unu el trakoj en terminalo. Se ne estas kompleta kontenertrajno, tiam manovra lokomotivo devas starigi la koncernan grupon de vagonoj;
2. la portala levilo devas iri al deŝarĝota platvagono;
3. Paralele la kamiono devas stari apud la vagono, kaj
4. Fine venas la elŝarĝo de kontenero de platvagono al kamiono, respektive ĝia postveturilo. Tiu elŝarĝado konsistas el levado de kontenero, ĝia horizontala movigo, eventuala turnigo kaj mallevado al kamiono. Se la kontenero ne estas transŝarĝata al kamiono, ĝi estas deponata.

Kompreneble, la transŝarĝado de konteneroj de kamionoj, respektive deponejo al vagonoj postulas inversajn manipuladerojn.

Se la manipulad-eroj plene akordiĝas, la menciita kontenertrajno el 20 vagonoj povas esti transŝarĝata dum unu horo.

3.2. *Havenaj terminaloj*

La havenaj terminaloj evoluis al pli grandaj kontener-bazoj ol la fervojaj. Kutime ili estas kombinitaj kaj kun fervojaj kaj kun ŝoseaj instalaĵoj por kontinenta transporto. Depende de ilia geografia situo povas distingi marajn kaj riverajn haventerminalojn. Principe ne estas diferenco inter tiuj du specaj terminaloj.

Por unuopaj kontenerŝipoj bezonas proksimume 500 m manipul-kajo, do iom pli ol por kontenertrajnoj. Por du kontenerŝipoj bezonas jam 1 000 m da manipulkajo, kio do por si mem prezentas jam grandan amplekson, penigan konstrulaboron kaj grandajn investojn. Unu manipulkajon prizorgas unu portala levilo, kiu ĉe sia marborda flanko havas konzolon por ebligi la manipuladon kun ekstreme lokigitaj transkonteneroj sur la ŝipo.

En malpli grandaj haventerminaloj oni enkondukas nur unu fervojan trakon sub la portalan levilon. Sed se la transkontenertrafiko estas pli intensa, oni enkondukas du trakojn laŭlonge de la manipulkajo, el kiuj unu servas por enŝarĝo, la alia por elŝarĝo de transkonteneroj. En okazo kiam la haventerminaloj estas konstruitaj je pli ol 1 km-a distanco de fervojnodoj, oni konstruis eĉ tri trakojn sub la portala levilo, aŭ du sub portala levilo, du ekster ĝi por ebligi kiom eble plej racian manovradon per kontenertrajnoj aŭ vagongrupoj.

La transkontenerdeponejoj en havenaj terminaloj estas ankaŭ pli ampleksaj ol ĉe fervojaj terminaloj. La praktiko montris, ke oni devas deponi transkontenerojn kiuj atendas la transporton

— per konteneršipoj,
— per kontenertrajnoj,
— per kamionoj por distribuo en havenurbo kaj ĝia ĉirkaŭaĵo, kaj
— por deponi la malplenajn transkontenerojn.

Pro tio la transkontenerdeponejej ofte eĉ ne estas sub la portala levilo kiel ĉe fervojaj terminaloj, sed ekster ĝi. Krome, en la deponejoj de havenaj terminaloj funkcias ankaŭ t.n. manipulatoroj, iaspecaj kontenertransportiloj por translokigi aŭ stokigi la transkontenerojn interne de terminalo.

3.3. *Aerodroma terminalo*

La aerodromaj terminaloj estas en evoluo. Principe ili ne multe diferencas de fervojaj terminaloj, ĉar la alporton kaj forporton de konteneroj oni efektivigas unuavice per ŝoseaj trafikiloj, sed ankaŭ per fervojo. Parte pro la granda distanco de aerodromoj de urbocentroj, respektive fervojnodoj, parte pro la metereologiaj cirkonstancoj ankaŭ ĉe aerodromaj terminaloj oni konstruas pli grandajn deponejojn, kie poste la manipulatoroj transprenas la rolon de en- kaj elŝarĝado de konteneroj al aviadiloj.

4. *La evoluo de kontener-sistemo en Jugoslavio*

Baldaŭ post la fondo de societo INTERKONTENER kun celo kunlabori inter la mara kaj fervoja trafikoj oni ofertis ankaŭ al Jugoslavio la reciprokan vartransporton en konteneroj. Komprenleble, la aliĝo estis ligita al certaj kondiĉoj. Necesis antaŭ ĉio nacia organizaĵo kiu posedas proprajn kontenerojn kaj interŝanĝos ilin kun la membroj. Ĉar en Jugoslavio nek la Jugoslaviaj fervojoj, nek iu ajn entrepreno posedis kontenerojn, aliflanke ne ekzistas ankoraŭ landa organizaĵo, Jugoslavio ne povas ankoraŭ partopreni en la internacia kontenertransporto. Tamen, la Jugoslaviaj fervojoj transprenis la iniciaton fondi specialigitan organizaĵon JUGOKONTENER kaj havigi 320 kontenerojn ĝis la jaro 1975. Cetere, ĝi ellaboris planon pri vartransporto en konteneroj ĝis la jaro 1985 kaj paralelan konstruon de 28 fervojaj terminaloj sur la tuta fervojretaro. Por efektivigi ĉi tiun planon oni ĝuste nun organizas kursojn kaj instalas novajn laborlokojn en la Fervojtransportaj entreprenoj kaj Unuiĝo de Jugoslaviaj fervojoj celante kapabligi fakulojn por vasta apliko de integra transporto. Laŭ la statistiko, ĉe Jugoslaviaj fervojoj okupiĝas jam 29 personoj pri integra transporto. El tiuj, 15 estas inĝenieroj. Sed mankas ankoraŭ laboristoj ĉe leviloj, manipulatoroj, por riparlaboroj. Aliflanke en administracioj por organizado kaj evidenco oni same devas kapabligi homoj. Per tiaj kapabligoj de fakuloj oni devas rapidi, se oni volas kiom eble plej baldaŭ partopreni en la internacia transporto de varoj en konteneroj.

En Novi Sad, 1973.

*



ADMINISTRAJ INFORMOJ

Kiel anoncite en Århus, la IFEF-sekretariino vizitis en aŭgusto Japanion kaj partoprenis la 60an japanan Esperanto-kongreson. Raporto pri la impresoplena vojaĝo sekvos en la venonta numero.

Atentu! Limdato 31a de decembro estas grava por:

a) fari kongresproponojn al la ĉefkomitatano (§ 22(2) statuto),

b) liveri tagordojn por la kunsidoj de la Terminara kaj Fakprelega Komisionoj al la ĉefkomitatano (Ald. III(7) kaj IV(7))

c) liveri flanke de LKK budĝeton por la kongreso al la estaro (Aldono II (21)),

d) prezenti kandidatojn por la oficoj de la estraro, speciale por tiuj de la kasisto kaj redaktoro, kiuj intencos demisii (§ 18 statuto).

Nekrologo

La 17an de aŭgusto 1973 ni perdis per trafika sorto nian membron
KARL-HEINZ MEYER
Herzberg/Harz, Germanio, en aĝo de nur 45 jaroj.

Ni kondolencas al la edzino kaj al la infanoj.



EL LA FERVOJISTA MONDO

La Universala Kongreso de Esperanto, organizita sub la aŭspicioj de Universala Esperanto-Asocio en Rotterdam, ĉi-jare okazis de la 28-a de julio ĝis la 4-a de aŭgusto en Beograd. Partoprenis ĝin 1638 personoj el 42 landoj. Oni vidis homojn el ĉiuj kontinentoj, inter ili 60 Japanoj kaj 100 Usonanoj. Pro la relative alta aliĝkotizo iomete mankis aliĝintoj el orienteŭropaj landoj kaj el Jugoslavio mem.

Agrable elstaris la bona raportado pri la kongreso kiu okazis ĉe la ĉiuspecaj amas-komunikiloj (radio, gazetaro). Unu el la faktoj kiuj meritas pli vastan diskonigon estas tiu, ke la Usona kulturataŝeo kiel sola inter 15 ĉeestantaj diplomatoj uzis Esperanton por la oficiala saluto al la kongreso. Okazis akcepto ĉe la ĉef-urbestro de Belgrado kaj krom distraj aranĝoj multaj laborkunsidoj kaj personaj kontaktoj. Plurfoje kunsidis la UEA-komitato kaj vaste diskutis la diversajn organizajn aspektojn. Akceptis estrarajn raportojn, novan bazan laborplanon por la jaroj 1973—75, plialtigon de baza kotizo por individua membro kaj ankaŭ rezolucion. Kunsidis la UEA-delegitoj kaj oni diskutis proponon por doni al tiuj kunlaborantoj redukton ĉe kongresaliĝo. Celo estis favorigi pli grandan aliĝon kaj partoprenon de tiuj delegitoj. Sed oni timis konsekvencojn kaj malkonsentis. Kunsidis dum 8 horoj la Internacia Ligo de Esperanto-Instruistoj kaj detale diskutis la decidojn kaj programojn de Maribor, de internacia agado kaj la sekciajn raportojn. Konklude oni povas konstati, ke eĉ ne unu minuto de tiuj ok horoj

estis malbone eluzita. La saĝaj agadoj kaj kontraktoj, kiujn d-ro Dazzini starigis, tre verŝajne montros en plej proksima estonto fruktojn, ankaŭ per starigo de novaj landaj sekcioj (Japanio, Kanado, Norvegio).

Kvankam ekzistus multaj aliaj eroj, ankaŭ distraj, kiuj meritus mencion mi nun volas limigi min al la fervojista kontaktkunveno, kiu poste evoluiĝis al tuta fervojista tago. Kunsidejo estis la salono Maruci, iomete malfacile trovebla, sed tamen nur malmulte post la oficiala komenchoro sidlokoj malabundis. Ĝoje ni povis bonvenigi 35 gekolegojn el 12 landoj. Prezidis Gvozden Sredić, prezidanto de Jugoslavia Asocio de Esperanto-Fervojistoj. Nome de IFEF-estraro transdonis salutojn Kurt Greutert. Inĝeniero Ludviko Sekereŝ faris fakprelegon pri «Integra Transporto». Komencante ĉe historiaj konstatoj rilate evoluo de trafiko kaj transportmanieroj, transirante al domĝis doma transporto, paledizado, konteneroj, konstruo de terminaloj kaj prezento de la hodiaŭa situacio en Jugoslavio inĝ. Sekereŝ sukcesis klarigi en relative mallonga tempo doni klarigojn pri la teknikaj problemoj de tiu moderna transportsistemo. La teksto de tiu prelego estis ricevebla kiel stencilita plimultigaĵo.

Post mallonga diskutado la ĉeestantaro decidis viziti komune la fervojan muzeon, troviĝante en la fervoja direkcio de Beograd. Tie la kolegoj Sredić kaj Sekereŝ afable prezentis la kolektaĵon kaj per klarigaj vortoj rakontis pri la signifo de la ekspoziciaĵoj. Ĉe kafo kolego Sredić kolektis la gekolegojn ĉirkaŭ si kaj formis diskutrondon kiu tre vigle kaj preskaŭ senfine petis informojn pri la jugoslava sistemo de memadministrado kaj ekonomiaj problemoj.

Posttagmeze la fervojfake interesitaj kongresanoj kolektiĝis en salono Grabowski, por aŭdi prelegon de k-go Magistro Sredić, diplomita ekonomisto; anstataŭanto de la komerca direktoro de Jugoslaviaj Fervojoj en Beograd; asistanto en la Supera Fervoja Lernejo de Beograd, pri «Ekonomieco de Transporto de Varoj en Konteneroj». La prelego pritraktis la ekonomian spekton de la tiel nomata «teknologia revolucio» en transporto de varoj, kiu estas kaŭzita de la enkonduko de konteneroj. La teksto de tiu prelego estis ricevebla kiel presita broŝuro dulingva (serbokroata kaj en Esperanto).

Estis la unua fojo en la historio de la Internacia Somera Universitato (ISU), ke en ĝia kadro okazis prelego pri fervojfaka temo flanke de aktiva fervojisto. Tiun nepre konsiderindan eventon ni dankas al nia kompetenta kaj altranga kolego Sredić, kiu estas unu el tiuj raraj Esperanto-fervojistoj kiuj plenumas la altajn kvalifikpostulojn donantaj rajton por esti envicigata inter tiaj fakuloj

La gvidadon de la amuza vespera programo transprenis spertulo Dragutin Buha, estinta JAFE-prezidanto, kiu kondukis diversnaciajn gekolegojn al la malnova urboparto Skadarlija - beograda Montmartr. Tie ni festis en gaja rondo kaj esperanta etoso ĉe tipaj jugoslavaj manĝaĵoj kaj drinkaĵoj nian longjaran amikecon.

Ankoraŭ vendrede niaj senlacaj jugoslavaj gastigantoj invitis denove al aparta programo, kiujn ili organizis por nia fervojista rondo kaj kiu konsistis el vizito en la klubejo de la fama folklora ensemblo «Branko Cvetković». Vespere sekvis boatveturo sur la Danubo. Al niaj amikoj en Beograd, kiuj tiel dorlotis nin, ni elkore esprimas nian dankon por ilia ĝentila zorgado kaj por la regalo de tiaj belaj memorindaj horoj.

KG.

———————

Jan Lok:

Al la multaj geamikoj, subskribintajal mi senditan honorigan leteron okaze de la veterana kunveno en Århus

Ĉar neeblas respondi al ĉiu persone, ĉefe pro manko de la adresoj, mi ĉiloke tutkore kaj sincere dankas ĉiujn geamikojn, kiuj tiom bonvole per la ĉisupre nomita letero sendis al mi la salutojn el la Jubilea Kongreso en Århus.

Saluto, ne nur pro lę neatendita surprizo sed ankaŭ pro nepriskribebla ĝojo miaflanke mi legis la leteron kun pli ol sepdek subskriboj. Leginte en la unuaj kongreskomunikoj, ke 50 — 55 el niaj veteranoj ĉeestis la specialan kunvenon, mi venis al la konkludo, ke la subskribado estas centprocenta.

Edzinoj kompletigis la longan vicon da subskriboj dum post la kongreso mi ricevis leteron de veterano, kiu hazarde pro ia kialo ne ĉeestis en la kunveno sed deziris ankaŭ aliĝi al ĝi.

Permesu al mi esprimi mian plej sinceran dankon al ĉiuj pro la admirinda amika gesto, kiu tiom klare pruvas la firman amikecon en nia rondo, nerompebla kiel ajn en la daŭro de dudek kvin jaroj. Estis ĉi tiu firma amikeco kiu liveris la energion al nia IFEF-vagonaro forveturinta en 1949 en Århus post la kongreso.

Estis speciala trajno, en kiu entuziasmaj kaj aktivaj samfakuloj okupis siajn lokojn por konduki ĝin tra la tuta kontinento, de lando al lando kun ĉiujara halto en iu kongresurbo por aldoni novan energion por la sekvonta trajekto, aŭ por fari la necesajn riparojn.

Ne ĉiam sur ĉiu trajekto aŭ la distanco inter du kongresurboj nia trajno senzorge preterveturis verdajn lumsignalojn sed feliĉe nur malofte flava lumo avertis nin pri eblaj obstakloj sur nia vojo al difinita celo. La admirinda trajto de amikeco, reciprokaj fido, respekto, kompreno kaj la harmonia kunlaborado, evitis la haltiĝon de nia vagonaro dumvoje antaŭ ruĝa lumsignalo.

Sekve ne estis necese veturigi ĝin al nia eventuela riparejo (la konfliktkomitato), kiu ĝuas la eksterordinaran honoron esti dum kvarona jarcento senlabora.

Koran gratulon al komitatanoj pro la pacienco.

Intertempe la IFEF-trajno forlasis por la tria fojo la stacion en Århus survoje al Tarragona en Hispanio, kie denove aro da aktivaj kaj helppretaj gekolegoj preparas indan akcepton en nia dudek sesa.

Kiel veteranoj ni deziru al ĝi ĝuplenan vojaĝon kaj bonan alvenon! Dum kvin jaroj ni ja povas konstati ke ankaŭ nova generacio kapablas gvidadi la trajnon senbrue kaj bonefike.

Kun ĝojo ni tion agnosku kaj sekvu la veturadon sidante en komforta kupeo, speciale destinita por tiuj, kiuj restis fidelaj al nia komuna afero, kaj servis ĝin laŭpove en la pasinto.

Sendube mi ne estas la nura veterano, kiu ne povis ĉeesti la jubileon, sed tamen havis la privilegion kune kun vi festi ĝin de malproksime en sfero al ni konata.

Bedaŭrinde eĉ multaj el nia kolegaro tion ne povis travivi pro la neevitebla morto.

Ni ne forgesu ilin sed en nia memoro respektu ĉiujn laŭ iliaj meritoj por nia movado, ĉar multaj el ili ja laboris kaj agadis kun memkonscia modesteco nur por la bonfarto de nia IFEF. La jubileo enkondukis novan periodon, en kiu ankaŭ veteranoj povos kontribui al plej favora evoluado en nia movado per forta subtenado de nia estraro.

«La reloj ligas la landojn — Esperanto la popolojn», jen la teksto sur la simbola

jubilea donaco.

Tutkoran dankon al ĉiuj pro la spontane montrita amikeco, kio profunde impresis min.

Sanecon kaj sincerajn salutojn al vi ĉiuj, ankaŭ nome de mia edzino.

Via ĉiama amiko: Jan Lok, Orteliusstraat 108 III, Amsterdam 1015, Nederlando.

Gravaj honoroj por du elstaraj membroj de IFEF

En marto 1973 la prezidanto de la Hungara lando asocio, kolego d-ro István Bácskai, estas honorigata per la ora grado de distinga medalo flanke de Landa Konsilio de Sindikatoj.

Krome en junio 1973 fariĝis magistro de ekonomiaj sciencoj la prezidanto de la jugoslavia landa asocio, kolego Gvozden Sredić, iama vicprezidanto de IFEF. Kiel tia nova magistro li faris prelegon pri faka fervoja temo «Ekonomieco de Transporto de varoj en Konteneroj» en la Internacia Somera Universitato de la Universala Kongreso en Beograd. Okazis la unuan fojon, ke fervojisto prelegis en ISU.

La estraro de IFEF plej sincere kaj kore gratulas nome de tuta IFEF al niaj du konataj amikoj.

La granda Århus-broŝuro en Esperanto estas sukceso

Okaze de la 25-a IFEF-kongreso la århusa turistĉefo en 1972 laŭ peto de LKK eldonis Esperantlingvan broŝuron pri Århus bonege tradukita de s-ino Gunhild Halager.

Ĉi tiun broŝuron ni disponis en Lugano kaj sendis ekzemplerojn fakte al ĉiuj Esperanto-gazetoj, al kelkaj radiostacioj kaj al multaj privatuloj. — La rezultato estis, ke fine de 1972 la tuta stoko estis



La turistĉefo intime kunlaboras kun la esperantistoj Ingvard Kensing kaj Charles Jensen.

elĉerpita tiel ke ni interkonsente kun la turistĉefo sendis al la petantoj la informon ke nova stoko aperos en 1973.

La 1973-broŝuro ni sendis al la samaj adresoj tiuj por la 1972-broŝuro kaj ni metis la broŝuron inter la kongresdokumentoj.

Dum la IFEF-kongreso kaj post la kongreso multaj sin turnis al la tutistoficejo kaj petis broŝurojn. Ankaŭ al LKK venis multaj petoj. Laŭ peto de la koncernaj landoj la turistoficejo fakte sendis broŝurojn al ĉiuj eŭropaj landoj plus grandan kvanton al Brazilio, Usono kaj Japanio.

Ĉiutage la turistoficejo ricevas minimume 2 poŝtkartojn aŭ leterojn kun peto pri la broŝuro.

La 5/9 mi kunvenis kun la turistĉefo kaj donis al li dikan mapon kun gazeteltondaĵoj el multaj landoj — La turistĉefo estis imponita pri la granda efiko, pri la amazo da petoj kaj pri la granda bezono de Esperantlingva broŝuro. Estas la unua fojo la turistoficejo havas eblecon registri la disdonadon kaj la efikon de

disdonado de broŝuro kaj pro tio la mapo ege interesigas lin.

Li promesis al mi ankaŭ presigi Esperantlingvan Århus-broŝuron meze aŭ fine de 1974 kaj laŭ instigo de s-ino Halager li petis tutpaĝajn anoncojn en ambaŭ UEA-jarlibroj por 1974.

Samtempe li petis nomojn kaj adresojn de Århusaj geesperantistoj por la programo «Renkontu la Danoj».

Ĉi tiu ege pozitiva rezulto komprеneble ĝojigis nin kaj ni dankas al ĉiuj kiuj helpis al la bona rezulto per sendado de gazeteltondaĵoj, — samtempe estas pruvo ke nezesas helpi unu la aliajn se oni volas ion atingi. — Pro tio mi petas al la legantoj daŭre estu atentemaj pri artikoloj pri Århus kaj pri la 25-a, — ni daŭre necesas tiajn artikolojn por konservi la bonan kontakton kun la turistĉefo.

La turistĉefo kaj DEFA anticipe dankas vin.

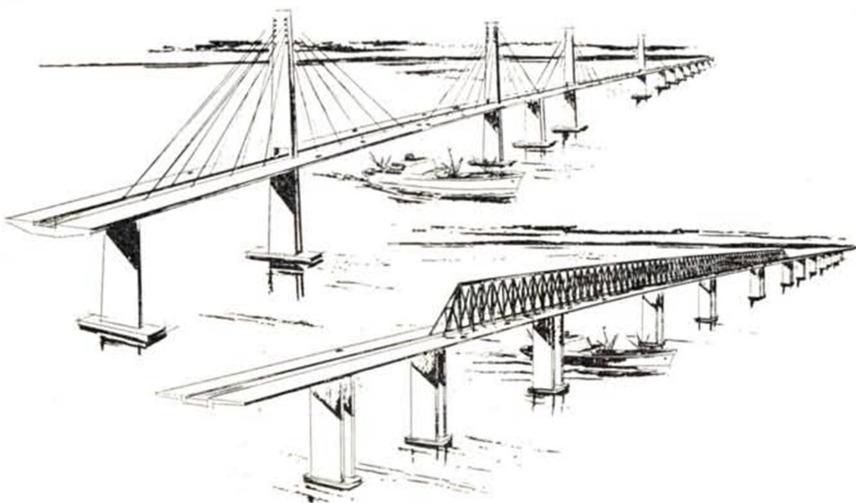
Turistbureauet, Rådhuset DK 8000 Århus C.

Ingvard Kensing, Assensgade 18, DK-8000 Århus C.



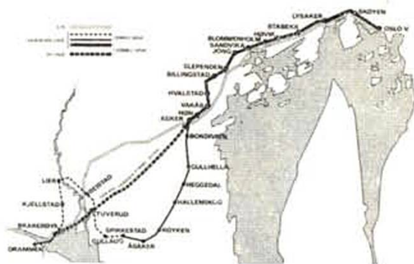
FERVOJNOVAĴOJ

Danio:



En Danio oni nun projektas ponton trans la markolon Storebælt. Jen ni prezentas 2 alternativojn.

Norvegio:



La 3an de junio estis grava tago por La Norvegaj Ŝtataj Fervojoj. Tiun tagon oni solene malfermis la tunelon tra monto Lieråsen kaj ankaŭ komencis dutrakan veturadon inter Asker kaj Brakerøya. Lia Moŝto Reĝo Olav V. faris la solenan enaŭguradan ceremonion. La tunelo kiu mezuras 10,7 km. longa, estas la plej longa norde de la Alpoj.

Dank' al tiu tunelo, NSB nun havas modernan antaŭurban fervojon inter Drammen kaj Oslo, kaj la maksimala rapideco en la tunelo estas 130 km. po hore.

La ekkonstruado komencis en 1963, kaj la prezo de la laboro estas ĉa. 190 milionoj da norvegaj kronoj.

Recenzoj

INFANOJ EN TORENTO, 100 paĝoj, formato: 14 x 20 cm verkita de Stellan Engholm, eldonita de Dansk Esperanto-Forlag — Dana Esperanto-eldonejo Ingemannsvej 9, DK-8230 Åbyhøj, Danio. Prezo: Dkr. 15.00 sendkostoj inkluzive.

La unua eldono de tiu libro aperis 1934 — la dua 1939. Ili kaŭzis vastan interesiĝon. Relative baldaŭ ili vendiĝis malgraŭ maltrankvilaj cirkonstancoj kun multe da senlaboreco en Eŭropo inter la du mondmilitoj.

La infanoj estas Johano kaj Arne, kiuj ofte renkontiĝas en la sablejo por ludi.

Unu el ili havas «diablan» patrinon, la alia «drinkeman» patron. Tio kaŭzas multajn konfliktojn.

En la sablejo ludas ankaŭ du fratinoj Ajna kaj Greta. Ili ne havas patron. Tion la knaboj ne komprenas. Tiel aperas la problemoj de la vivo.

Tiuj geknaboj estas la ĉeffiguroj de la romano. Ni sekvas ilin dum ilia kreskado, en la lernejo kaj en la ludado — kaj ankaŭ en la hejmaj medioj.

Unu paĝo post la alia katenas sian leganton, tiel ke ni ne deziras flankenmeti la libron antaŭ ol ĝi estas finlegita.

La eldonisto.

*

Julio Baghy: PRINTEMPO EN LA AŬTUNO, 114 paĝoj, formato: 14 x 19 cm eldonita de Dansk Esperanto-Forlag — Dana Esperanto-eldonejo Ingemannsvej 9, DK-8230 Åbyhøj, Danio. Prezo: Dkr. 15.00 sendkostoj inkluzive.

Jen aperas, kun speciala permeso de s.ino Babhy, represo de unu el la plej ĉarmaj verkoj de nia konata verkisto. Origine ĝi aperis 1931.

Pri la stranga titolo legu la enkondukon de la aŭtoro mem. Li karakterizas sian romaneton «historieto de dolĉe melankolia renkonto», desegnante per subtilaj pastelkoloroj, kun speciala ŝato de siaj figuroj, knabinon kaj knabon, pri kies burĝona amo li rakontas.

«Ame akceptu ĝin, ĉar ame ĝi estas dediĉata al vi», li petas. Tion ankaŭ petas la eldonisto.

*

Daniel Quarello: Perfektiga Kurso. Plena traktato pri la sintakso Havigebla rekte de la verkisto, adreso: Daniel Quarello, C.C. 47, Suc. 13B Bajreso/Buenos Aires, Argentina.

200 paĝoj, formato 15 x 22 cm. Prezo 4 US-dolaroj.

La libro kiu estas aprobita de la kontrolkomisiono de lernolibroj, eldoniĝis nur 1973, sed ĝi verkiĝis inter la jaroj 1940-1945, kiel parto de plena metodo por lerni Esperanton. Ni kiuj ofte uzas Esperanton, skribe kaj buŝe en internacia medio, ofte sentas ke la lingvo ne estas tiom facile kiel multaj diras en falsa propagando al neesperantistoj. Por tiuj kiuj volas serĉi profunde en la gramatikon de la neŭtrala mondlingvo, ĉi tiu libro estas ideala, kaj mi varme rekomendas ĝin al izolaj gestudantoj kaj al kursoj gvidataj de instruisto.

La redaktoro.

Anoncoj

———————

De la malnovaj bonaj tagoj



La jena ilustraĵo estas desegnaĵo farita de la norvego Fyrdiriks, kiu vivis en la antaŭa jarcento, kaj desegnis situaciojn — prefere komikajn — kiuj okazas dum homoj vojaĝas. Tio okazis dum la fervojo inter Christiania (nun Oslo) kaj Eidsvoll ĵus malfermiĝis, jaro 1854.

Kamparana knabo kiu ankoraŭ ne konas la fervojon envenas la atendejon de stacidomo. Li demandas la fervojiston tra la giĉeto: «Ĉu mi devas rampi tra ĉi tiun truon por veni al la 3a klaso en la trajno?».

(Bildkliŝo: NSB, Oslo)

La redaktfino por la venonta IF estas 15.11.1973.

Presita de presejo A. Sæther A.s.
N-2300 Hamar, Norvegio.